

Nautisch Nieuws *Scheldegebied*

Uitgave: Maritieme Dienstverlening & Kust - Rijkswaterstaat Zee en Delta | n° 22 | juni 2013



Proef met nieuwe ledverlichting

De verlichting langs het Kanaal van Gent naar Terneuzen gaat veranderen. De navigatieverlichting wordt in lijn gebracht met de richtlijnen van de IMO (Internationale Maritieme Organisatie). Bovendien wordt de techniek duurzamer door gebruik van ledverlichting. Leo van der Harst, projectmanager Zeker Duurzaam en voorzitter van de Werkgroep Herinrichting Nautische Verlichting Kanaal Gent-Terneuzen legt uit.

‘Het begon allemaal vanuit Zeker Duurzaam, het project van Rijkswaterstaat om invulling te geven aan duurzaamheidsdoelstellingen. Rijkswaterstaat vervangt de navigatielichten in heel Nederland door energiezuinige en onderhoudsvriendelijke ledlampen in combinatie met zonnepanelen’, vertelt Leo. In 2011 startte de uitvoering en nu is als één van de laatste vaarwegen het Kanaal Gent-Terneuzen aan de beurt.

• Uniformering

Op deze vaarweg wil Rijkswaterstaat meteen een slag maken in de uniformering van de verlichting, omdat de huidige verlichting niet matcht met de richtlijnen van de IMO. De IMO schrijft voor navigatieverlichting rood en groen voor, terwijl de huidige kleur oranje is. Ook de contour- oftewel aanstraalverlichting is oranje. Deze kleur valt niet zo op tussen de verlichting van de wegen, de kernen en de industrie in de omgeving. Dus ook voor deze verlichting is een andere kleur gewenst. ‘Het ontwerp van de verlichtingsunits hebben we via een prestatiecontract op de markt gezet’, vervolgt Leo. ‘Om zo optimaal gebruik te maken van het innovatief vermogen van de markt. De opdracht is aanbesteed aan



© Leo van der Harst Fotografie

Links op de foto een voorbeeld van traditionele verlichting, rechts ledverlichting

aannemer Terbeso, die samenwerking zoekt met een partner uit de wegenverlichting.’

• Proefvaart

Eind april vond een experiment plaats met nieuwe proefverlichting. Leo: ‘Het waren kleine duurzame units met amberkleurige aanstraalverlichting, rood-groene navigatieverlichting, allebei in led uitgevoerd en met een zonnecel voor de energievoorziening. Tijdens een proefvaart met vertegenwoordigers van Koninklijke Schuttevaer en het Nederlands en Vlaams Loodswezen beoordeelden we deze opstelling als onvoldoende: de lampen schenen niet fel genoeg. De aannemer maakt daarom een nieuw ontwerp. Daarbij wordt de navigatieverlichting feller, zodat deze de functie van de aanstraalverlichting kan vervangen. Dat is mogelijk doordat de navigatieverlichting in het water reflecteert. Je ziet daardoor de contouren van de kade goed. Binnenkort houden we een nieuwe proefvaart. Als de vertegenwoordigers en wij van de vaarweggebruikers tevreden zijn over het resultaat, laten we de proefopstellingen twee maanden staan.’

• Enquête

Onder de vaarweggebruikers voert Rijkswaterstaat vervolgens een enquête uit om te polsen hoe de nieuwe verlichting bevalt. Als de gegevens van de enquête binnen zijn, maakt Rijkswaterstaat de balans op en volgt er een besluit en vervolgens de uitvoering. De nieuwe verlichting wordt in principe aangelegd tot aan de grens. De projectgroep brengt na de zomer een advies uit aan de Permanente Commissie over de wenselijkheid om ook aan de Vlaamse kant de verlichting te vervangen. De uitkomsten van de enquêtes en de proefvaart worden meegenomen in het advies.

In deze nieuwsbrief

- | | |
|----------------------------------------|----|
| • Ledverlichting op het kanaal | 2 |
| • Markering Schaar van Valkenisse | 3 |
| • Nautische effecten van de verdieping | 4 |
| • Secretarissen Permanente Commissie | 6 |
| • Afscheid Antoine Descamps | 8 |
| • Nieuwe naam Rijkswaterstaat | 8 |
| • Opleiding ketenwerking | 9 |
| • De Walcheren | 10 |
| • Calamiteitenoefening | 11 |
| • Nieuwe scheepvaartroutering Noordzee | 12 |

Nieuwe markering Schaar van Valkenisse

Het Schaar van Valkenisse was voor de binnenvaart en de recreatievaart ooit een belangrijke nevengeul in de Westerschelde. In verband met de veiligheid was deze sinds enkele jaren gesloten voor de scheepvaart. Vanaf januari dit jaar heeft het Schaar van Valkenisse weer officieel de status van nevenvaargeul en is deze betond door rode en groene boeien. Hiermee is weer een stap gezet in de scheiding van de zeevaart en de binnen- en recreatievaart.

‘Scheiden van recreatievaart binnenvaart van de scheepvaart verhoogt de veiligheid voor alle vaarweggebruikers’, stelt Martin Mesuere, Vlaams diensthoofd van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit. ‘Zeeschepen varen in de hoofdvaargeul; binnenschepen en recreanten gebruiken nevenvaargeulen of fietspaden waar dat kan. Die zijn aangeduid met gele betonning en vanaf een diepte van 2,5 meter met rode en groene betonning. We hebben eerst de Bocht van Bath en het Schaar van de Noord onder handen genomen, omdat de Westerschelde daar het smalst is. Daarna kwam het Schaar van Valkenisse aan de beurt.’

• Peilen van diepte

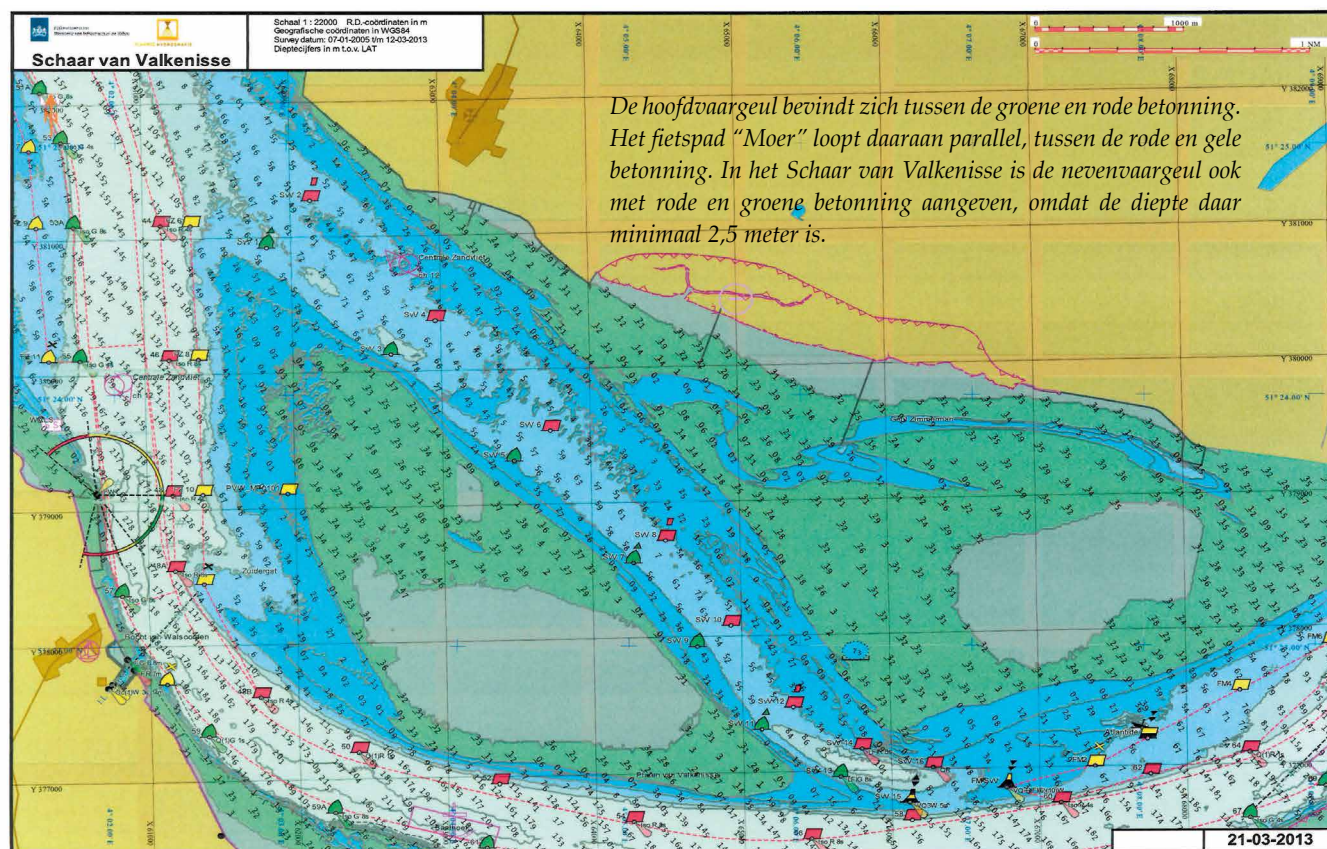
‘We houden de diepte van de vaargeulen nauwlettend in de gaten’, voegt Eric Adan, Nederlands diensthoofd van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, toe. ‘In de nevenvaargeulen peilen we vier keer per jaar.

Voor het GNB-project “Scheiden zeevaart en binnenvaart/recreatievaart in uitvoering” is een film gemaakt om de vaarweggebruikers te informeren over de veranderingen die relevant zijn voor de recreatievaart en binnenvaart. U vindt de film op www.vts-scheldt.net.

De hydrografische dienst verwerkt die gegevens in elektronische kaarten, die schippers kunnen kopen. Onlangs hebben we in het Schaar van de Noord de betonning enkele keren kort na elkaar aangepast. Een zandbank heeft de neiging om zich naar het noorden uit te breiden en het Schaar dicht te duwen.’ Ook de vaargeul van de geul van Baarland verplaatst zich. Hierdoor ligt er nu precies in een bocht, op een smal gedeelte, een wrak in de weg, de Ariana. ‘Volgend voorjaar verwijderen we de Ariana en is de vaargeul vrij.’

• Goede voorbereiding

‘Voor schippers blijft het belangrijk hun reis goed voor te bereiden’, stelt Martin. ‘Kaarten zijn onmisbaar. En schippers moeten rekening blijven houden met de hoge snelheid van zeeschepen, met de wisselende waterstanden en met de stroming. Indien nodig kan de verkeerspost helpen, de verkeersleiders daar overzien de hele vaarweg.’



Evaluatie nautische effecten van de Scheldeverruiming

In het “Verdrag inzake samenwerking op het gebied van beleid en beheer in het Schelderestuarium”, dat in 2008 in werking trad, werd overeengekomen om elke vijf jaar een evaluatie te maken van het bereiken van de doelstellingen. Tijd dus voor Nautisch Nieuws om hieraan aandacht te besteden.

Een van de meest in het oog springend evoluties in de scheepvaart in de laatste decennia is de ongekeerde schaalvergroting voor de meeste scheepstypes en in het bijzonder voor de containervaart. Tot voor kort waren de vier containerschepen uit de E-klasse van Maersk met een lengte van 398 meter, een breedte van 56 meter en een capaciteit van 15.500 TEU de recordhouders. Eind 2012 werden ze onttroond door de 16.000 TEU tellende “Marco Polo” van CMA-CGM. Ook MSC zal binnenkort een nieuwe generatie containerschepen ingebruiknemen met een lengte van 400 meter, een breedte van 54 meter en een capaciteit van 16.000 TEU. Vanaf het najaar 2013 wordt de nieuwe “Triple E-klasse” van rederij Maersk met een capaciteit van 18.000 TEU de recordhouder (lengte 399 m-breedte 59 m). Recent maakte ook China Shipping Container Lines bekend vijf 18.400 TEU schepen te willen bouwen.

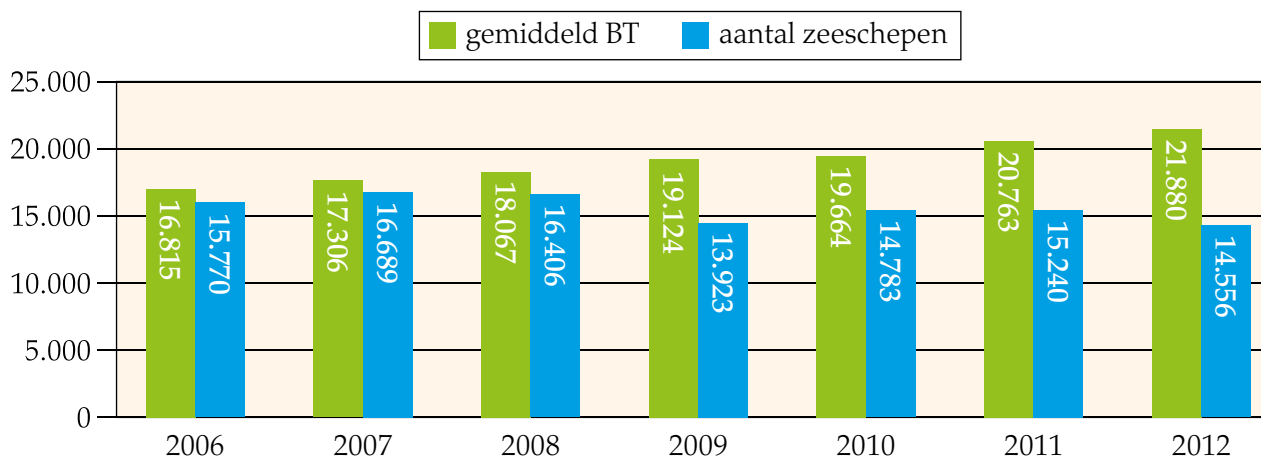
• Effect op het scheepvaartverkeer

Al voor de voltooiing van de Scheldeverdieping had de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, na grondige voorbereiding en simulatoronderzoek, in 2009 besloten om met enkele containerschepen langer dan 360 meter van reder MSC proefvaarten naar Antwerpen uit te voeren. De Scheldeverdieping maakte het mogelijk om de maximale diepgang voor die schepen op te trekken en de tijvensters te verruimen, wat bijdraagt tot een vlottere scheepvaart.



Sinds medio 2011 varen ook de rederijen Cosco en Maersk met containerschepen langer dan 360 meter (zelfde types als die van MSC) naar het Antwerpse Deurganckdok. Verder hebben in januari en februari van vorig jaar na talrijke simulatievaarten, vier containerschepen van de E-klasse van rederij Maersk op proefbasis Antwerpen aangelopen. Deze proefvaarten toonden aan dat dergelijke schepen veilig en probleemloos de Westerschelde kunnen op- en afvaren.

De Scheldeverdieping heeft dan ook een positief effect op de verkeersintensiteit van dergelijke megaschepen gehad. In 2010, vóór de Scheldeverdieping, kwamen 72 containerschepen langer dan 360 meter naar Antwerpen. In 2011 en 2012 is dit aantal opgelopen tot 118 respectievelijk 141 (een verdubbeling ten opzichte van 2010) op een



Gemiddeld BT van de zeeschepen naar Antwerpen versus aantal zeeschepen naar Antwerpen 2006-2012



totaal van 4.613 respectievelijk 4.383 aanlopende containerschepen.

• Tijvensters en diepgangen naar Antwerpen

De verruiming van de Schelde heeft voornamelijk voor Antwerpen grote gevolgen gehad op het vlak van de maximum toegelaten diepgang. De scheepsdiepgang voor Gent blijft vooralsnog beperkt door de sluisdrempel van de Westsluis in Terneuzen. Schepen naar de Sloehaven in Vlissingen worden op hun beurt qua diepgang beperkt door het aanlooptraject in het mondingsgebied op zee. Wel winnen alle schepen naar Scheldehavens door een grotere soepelheid bij de planning van het totale verkeersbeeld.

Door de verdieping en verruiming van de Schelde is de getij-onafhankelijke diepgang naar Antwerpen verhoogd van 11,85 meter naar 13,10 meter. Schepen met een grotere diepgang hebben een zogenaamd tijvenster. Een tijvenster is de tijdruimte die minimaal is vereist om met het schip veilig naar of vanuit een haven te varen en om de kritische drempels veilig te kunnen passeren. Dankzij de Scheldeverdieping zijn die tijvensters zowel in op- als afvaart verruimd. Hierdoor hebben tijgebonden schepen een grotere tijdsmarge om die drempels veilig te passeren en kunnen meer schepen met grotere diepgang worden verwerkt. Ook dit werkt positief op de veiligheid.

• Capaciteitsstudie

Gelet op schaalvergroting, de nieuwe ontwikkelingen in de diverse Scheldehavens en de te verwachten groei als de economische crisis eenmaal tot het verleden behoort,

kan men zich afvragen of de capaciteit van de vaarweg voldoende zal zijn om de tijgebonden schepen die binnen eenzelfde tijd op- en afvaren, vlot en veilig te kunnen blijven afwikkelen.

Daarom is het wenselijk om een nieuwe capaciteitsstudie uit te voeren. Uit die studie moet blijken of er zich op termijn capaciteitsproblemen stellen en of die eventuele problemen kunnen worden verholpen door nautische maatregelen. Er is dus nog werk aan de winkel voor de volgende jaren.

Positie van Haven van Antwerpen geconsolideerd

Luc Arnouts, commercieel directeur van het havenbedrijf Antwerpen: 'De haven van Antwerpen heeft niettegenstaande de economische crisis haar positie weten te consolideren in de voorgaande jaren. Het eerste kwartaal van 2013 toont weer een lichte vooruitgang van 1,4 %, wat vooral te danken is aan de forse groei van het vloeibaar massagoed. Onze ligging tachtig kilometer landinwaarts levert voor de verladers grote economische voordelen op waar ook het milieu wel bij vaart.

Essentieel voor een haven als knooppunt van verkeersstromen is een goede bereikbaarheid, zowel langs de zeezijde en de landzijde. Hiervoor was de verruiming van de Schelde broodnodig. Zonder overdrijven kan ik stellen dat we maar net op tijd waren om de "boot" niet te missen. Als we de ingezette scheepscapaciteit op Noord-West-Europa voor containers per vaargebied bekijken, zien we dat iets meer dan de helft vaart tussen Europa en het Verre Oosten. Vorig jaar is de gemiddelde capaciteit van de ingezette schepen op deze route boven de 10.000 TEU per schip gestegen. Dit is een groei van 37 % op amper vijf jaar tijd. Deze groei staat in schril contrast met de cargogroei van 6% in 2013 ten opzichte van de volumes van 2008. Gelet op de nieuwbouw die in de loop van dit en volgende jaren wordt opgeleverd zal deze trend dus vooralsnog aanhouden. Dit jaar komen meer dan 41 schepen van meer dan 10.000 TEU in de vaart.

Willen we als havenbedrijf onze positie in het koppeloton behouden, dan moeten we deze mega-containerschepen ook in Antwerpen kunnen behandelen. Vandaar dat de Scheldeverdieping van zulk belang was. Door de Scheldeverdieping is het vertrouwen van grote reders in de Haven van Antwerpen in belangrijke mate gestegen.'

Secretarissen van de PC staan voor samenwerking

Constance factor

Rony Slabbinck en Aat de Jong, respectievelijk Vlaams en Nederlands secretaris van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, hebben samen heel wat jaren ervaring in het nautisch beheer van de Westerschelde. Zeker door hun goede persoonlijke relatie gaat de samenwerking met veel plezier gepaard. Ze vormen bovendien een constante factor, in een veranderend landschap met elkaar opvolgende spelers.

Beiden benadrukken de goede samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland. 'We werken aan hetzelfde doel. Dat is niet altijd zo geweest', opent Rony het gesprek. 'Ik zie een duidelijk omslagpunt in 2000, toen na de 600e PC vergadering de geesten rijp bleken voor meer gezamenlijkheid.' Aat beaamt deze visie. 'We startten toen met het voorbereiden van de verdragen. Dat heeft het proces van samenwerken in een stroomversnelling gebracht. Voor de scheepvaart is het Verdrag inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer van toepassing.'

• Oog voor belangen

Het ontwikkelen van de langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium bracht samenhang in de begrippen

veiligheid, natuur en toegankelijkheid. 'Daardoor kregen de verschillende partijen meer oog voor andere belangen en werd het beheer van de Westerschelde meer en meer een gezamenlijke verantwoordelijkheid', licht Aat toe. 'Ik zie het als een uitdaging dit gedachtegoed over te dragen aan nieuwkomers in de PC en SDV. Niet voor iedereen is het een vanzelfsprekendheid om gezamenlijke belangen voorop te stellen.'

• Knopen ontwarren

Rony, al 25 jaar betrokken bij het nautisch beheer, is nog steeds vol enthousiasme over zijn werk. 'Vooral het grensoverschrijdend karakter maakt het boeiend en uitdagend. En verrijkend, je leert van elkaar.' Rony en Aat benadrukken dat zij als secretarissen geen knopen doorhakken. 'We helpen knopen te ontwarren, voorzien partijen van relevante informatie en hebben een ondersteunende rol', legt Aat uit. 'Daarbij moeten we ook rekening houden met de culturele verschillen tussen Nederland en Vlaanderen.' Rony is het met hem eens. 'We kunnen door onze informele omgang met elkaar plooiën gladstrijken en achtergronden met elkaar delen, waardoor een formele vergadering soepel kan verlopen.'



Rony Slabbinck en Aat de Jong: 'Beheer wordt steeds meer een gezamenlijke verantwoordelijkheid'



• Hoogtepunt

Beiden noemen de verdragen als een hoogtepunt in de samenwerking. 'De weg er naar toe, was van even groot belang als de verdragen zelf', zegt Aat. 'De belangen van Nederland en Vlaanderen bleken meer met elkaar te verenigen dan eerst werd gedacht.' Rony zag vooral in Vlaanderen een omslag. 'Zo nam ook voor de Vlamingen de veiligheid aan belang toe, waar dat voorheen volledig ondergeschikt bleef aan het economisch belang. Dat is echt een groeiproces geweest.'

• Voortdurende schaalvergroting

Een belangrijk onderwerp voor de toekomst is de voortdurende schaalvergroting van de scheepvaart. Rony: 'Met name de GNA speelt daarbij een grote rol. Door het uitvoeren van proefvaarten en het voortdurend monitoren daarvan, is het mogelijk geworden steeds grotere en dieper stekende schepen toe te laten op de Westerschelde. Met name voor de haven van Antwerpen is dit van groot belang.' En we zijn nog niet klaar, benadrukt Aat. 'Zo stuurt Zeeland Seaports aan op een verruiming van de nautische toegang van Vlissingen. In nautisch opzicht een reële wens. De aandacht daarvoor laat zien dat de PC oog heeft voor de belangen van alle Scheldehavens.'

• Ketenwerking sleutelbegrip

'Ketenwerking is een nieuwe grote uitdaging voor het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer', stelt Aat. 'Het verder

versterken van de samenwerking tussen de PC en de havens staat hoog op de agenda. Het is een gecompliceerd en precair proces, waarin we steeds kleine stapjes zetten. We bouwen aan wederzijds vertrouwen.' De ketenwerking beoogt het bevorderen van de vlotheid en dus het zo veel mogelijk vermijden van wachttijden voor de scheepvaart. Ook de veiligheid is belangrijk. 'De PC heeft de ambitie de veiligheid te vergroten', vertelt Rony. 'Een mogelijkheid om daaraan te werken is om de ervaringen die er zijn met (bijna) ongevallen meer te delen met bijvoorbeeld verkeersleiders. Dit is een gevoelig punt. Maar een betere uitwisseling van informatie, ook via navigatieondersteunende middelen, draagt zeker bij aan verhoging van de veiligheid. Ons hoge veiligheidsniveau van dit moment hebben we voor een heel belangrijk deel te danken aan de verkeersleiders en loodsen, en natuurlijk ook aan de kwalitatief hoogwaardige Schelderadarketen.'

• Nooit klaar

De nieuwe radartoren bij Neeltje Jans, onderdeel van de Schelderadarketen, draagt bij aan het vergroten van de veiligheid. 'Bovendien versterkt de PC de komende jaren de onderlinge samenwerking tussen de verschillende verkeerscentrales', zegt Aat. En het verder scheiden van de binnenvaart en de zeevaart zal ook veel aandacht krijgen. 'We zijn nooit klaar', besluit Rony. 'Het scheepsaanbod is immers steeds in ontwikkeling. Het beleid speelt daarop in.'

PC en SDV

De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) is het hoogste orgaan in de organisatie van het GNB. Ze is verantwoordelijk voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in de Scheldegebied. De PC is opgericht in het verdrag van 19 april 1839 dat de scheiding tussen Nederland en België regelde. Daarin wordt bepaald dat voor de Scheldevaart het loodswezen en de betonnen worden onderworpen aan een gemeenschappelijk toezicht, uitgeoefend door wederzijdse commissarissen.

De Schelde Directeuren Vergadering (SDV) is het voorportaal van de Permanente Commissie (PC). De vergadering bereidt de beslissingen van de PC voor. Daarnaast is zij ook het forum voor het nemen van beleidsbeslissingen over operationele problemen die zich voordoen bij de uitoefening van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer.

Rony Slabbinck en Aat de Jong zijn secretaris van de PC en maken in die hoedanigheid ook onderdeel uit van de SDV.

Afscheid van Antoine Descamps

Twaalf jaar was Antoine Descamps hoofd van de afdeling Verkeersbegeleiding in Oostende van het Vlaamse Agentschap Maritieme Dienstverlening & Kust voor hij in april met pensioen ging. Hij begon zijn werkzame leven bij een aannemersbedrijf, maar zocht na een faillissement zijn heil in overheidsdienst.

Thuis in Vinderhoute blikt hij terug op een gevarieerde carrière. 'Ik begon in Kluisbergen, waar ik me bezig hield met rechte trekking van de Schelde. Door het meanderen van de rivier konden de steeds groter wordende schepen slecht manoeuvreren. Je kunt je nu niet meer voorstellen dat we dat deden. Daarna heb ik een hele tijd gewerkt in Gent, aan het vervangen van bruggen en maken van keersluizen. Het was toen dat ik terug naar school ging. Ik onderzocht hoe je geschikte locaties voor baggerspecie kon zoeken en vinden. Kennelijk viel dat op, want ik werd al snel uitgenodigd door minister van Openbare Werken en Verkeer Johan Sauwens, een enthousiast fietser, die mij vroeg een fietsplan voor Vlaanderen te maken. Hij wilde een netwerk van fietsroutes langs vaarwegen aanleggen. Daarmee kwam ik in een hele andere werkomgeving terecht. Ik vond het

kabinetswerk zeer boeiend, maar belastend voor het gezinsleven. Later werkte ik als staflid onder Directeur-generaal Jan Strubbe, een functie waarin ik op veel verschillende terreinen actief was.

In 2001 werd ik hoofd van de afdeling Scheepvaartbegeleiding, eerst in Zeebrugge en later in Oostende. Ik maakte verschillende reorganisaties mee én kreeg daar te maken met de samenwerking met Nederland. Dat laatste gaf een extra dimensie aan het werk. Ik vond het bovendien een hele eer om deel uit te mogen maken van de Schelde Directeuren Vergadering. Met name aan de studie ketenwerking heb ik met veel plezier gewerkt. We zeggen altijd dat we werken aan vlot en veilig scheepvaartverkeer. Maar als het niet vlot is, is het ook niet veilig. Vlot en veilig zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Voor het op punt zetten van de ketenwerking is goede samenwerking geboden. Er zijn veel partijen bij betrokken, met een publiek én een commercieel belang. De grootste uitdaging is niet alleen het individuele belang te optimaliseren, maar de hele keten in oenschouw te durven nemen.

Achteraf gezien was de Schelde de grote constante in mijn werkzame leven. Ik



Antoine Descamps: 'De samenwerking met Nederland gaf een extra dimensie aan mijn werk'

heb, met uitzondering van mijn laatste functie, nooit langer dan zes jaar op dezelfde stoel gezeten. En ik ben heel veel bekwame mensen tegengekomen binnen de overheid, waar ik veel van geleerd heb. Nu heb ik verlof voor altijd. Ik fiets, kook, werk in de tuin, reis graag en zie verder wel wat er op mijn pad komt. Vervelen zal ik mij niet!

Nieuwe naam: Rijkswaterstaat Zee en Delta

Sinds 2 april heeft Rijkswaterstaat een nieuwe structuur en een andere werkwijze. Rijkswaterstaat wil uniformer, slagvaardiger en efficiënter werken aan de maatschappelijke vraagstukken van deze tijd. Eén Rijkswaterstaat, samen met anderen en elke dag beter. Rijkswaterstaat Zeeland en Rijkswaterstaat Noordzee zijn samengevoegd tot het nieuwe organisatieonderdeel Rijkswaterstaat Zee en Delta.

Rijkswaterstaat Zee en Delta is gesprekspartner voor nautische aangelegenheden en beschikt over zoute nautische kennis. Zee en Delta beheert naast de Zeeuwse droge en natte netwerken en de Noordzee ook het zeegebied in Carabisch Nederland, rond de eilanden Bonaire, Saba en St. Eustatius. Het nieuwe organisatieonderdeel wordt geleid door Hoofdingenieur-directeur Johan Jacobs.

Naast het samenvoegen van regionale organisatieonderdelen, zoals Zeeland en Noordzee, komt er een landelijk opererend kenniscentrum dat alle kennis binnen Rijkswaterstaat bundelt. Zo maakt Rijkswaterstaat haar kennis beter toegankelijk voor iedereen.



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Portilog ondersteunt ketenwerking

Jaarlijks lopen ongeveer 16.000 zeeschepen de haven van Antwerpen aan. Dit vergt een naadloze samenwerking tussen alle spelers binnen de nautische keten. Een nieuwe opleiding speelt hierop in.

De Haven en de Permanente commissie hebben de voorbije jaren zwaar geïnvesteerd in maritieme toegankelijkheid, scheepvaartbegeleiding en scheepvaartmanagement. Met de Scheldeverdieping lopen de grootste containerschepen nu vlot de Antwerpse haven aan. Met regelmaat van de klok zien we mastodonten van 14.000 TEU de Schelde open afvaren. Een schip met bestemming Antwerpen vaart op de Westerschelde zowel over Vlaams als over Nederlands grondgebied. Dit maakt het bestuurlijke en regelgevende kader vrij specifiek en bijzonder.

• Kennis opbouwen

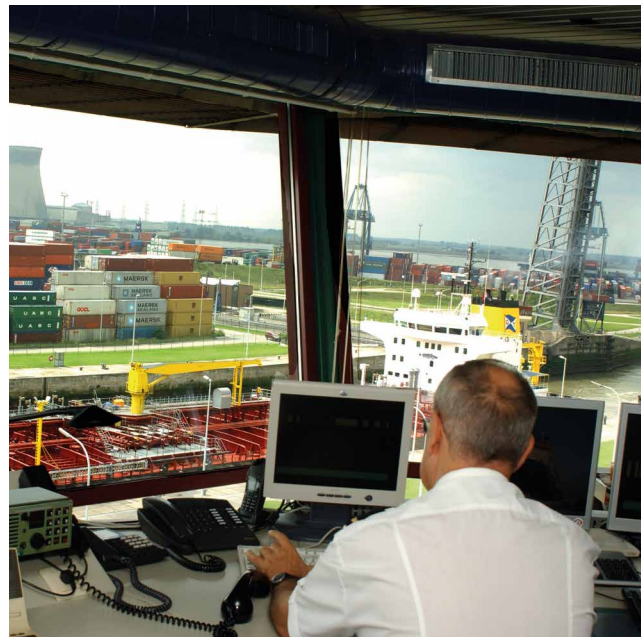
Schepen die de haven aanlopen kunnen rekenen op de hulp van zee-, rivier- of kanaalloosden, dokloosden, slepers, verkeersbegeleiders, sluisplanners en dergelijke. Met zoveel nautische dienstverleners is intensieve samenwerking een must en een actief nautisch opvolgings- en beheerssysteem een vereiste. De nog relatief recente oprichting door het Havenbedrijf Antwerpen van de gespecialiseerde dienst Scheepvaartmanagement past in deze trend. Voor havengebruikers zelf is het belangrijk om een coherente kennis over de werking van de nautische keten op te bouwen.

• Opleiding Nautische ketenwerking

Portilog, het vormingscentrum voor havengebonden en logistieke opleidingen wil hier positief en proactief op inspelen en heeft daarom een opleiding 'Nautische ketenwerking' ontwikkeld. Voor de doelstelling en inhoudelijke invulling kan Portilog rekenen op de medewerking van diverse stakeholders, die de opleiding steunen en de kwaliteit ervan garanderen. De opleiding werd ontwikkeld onder programmamanagement van Rudi De Meyer, afgevaardigd bestuurder van Alfaport Antwerpen, Rik Verhaegen van het Gemeentelijk Havenbedrijf en Tony Vuylsteke van het Agentschap Maritieme Dienstverlening & Kust.

• Doelstelling en inhoud

De opleiding moet de deelnemers een beter inzicht verstrekken in de verschillende aspecten en in de werking van de nautische keten. Zij wil havengebruikers die betrokken zijn bij de nautische afwikkeling (scheepsagenturen, rederijkantoren, terminal operators en dergelijke) een helikopterzicht geven op het ruimere bestuurlijke en regelgevende kader en op de principes van de nautische ketenwerking. Maar ook de meer praktijkgerichte aspecten



ervan worden belicht, zodat deelnemers deze onmiddellijk naar de eigen werksituatie kunnen vertalen.

Zo worden de hoofdlijnen van de Scheldeverdragen, Scheepvaartdecreet, Havendecreet, Loodsdecreet en het Scheldereglement toegelicht, alsook de samenwerkingscontext met Nederland. Er wordt stilgestaan bij de Vlaamse en federale verantwoordelijkheden, in functie van de safety- en security-aspecten. Naast de technische aspecten van maritieme toegang (infrastructuur en onderhoud van de vaarwegen, bebakening, hydrografie en dergelijke) worden de verschillende componenten van de gemeenschappelijke nautische autoriteit vervolgens één voor één toegelicht (loodsen en beloodsen, slepen op de rivier, sluisbeheer, havenkapiteinsdienst, scheepvaartmanagement, slepen in dokken, dokloosden en vastmakers en dergelijke). Uiteraard wordt ook ingezoomd op de functionaliteiten en de mogelijkheden van Apics 2. Tenslotte wordt ook de administratief - nautische opvolging met de diverse procedures, documenten en informatiestroombeheersing vanuit scheepsagentuurperspectief toegelicht.

• Focus op de praktijk

Opleidingen van Portilog hebben altijd een sterke focus op de praktijk. Ook in deze opleiding wordt ruime aandacht besteed aan voorbeelden uit de praktijk, best practices, do's en don'ts en gaan men in op praktische vragen van de deelnemers. De opleidingssessies gaan door op voor het thema zo relevant mogelijke locaties: Havencentrum Lillo, Verkeerscentrale Zandvliet, Waterbouwkundig labo, Schelde Coördinatie centrum te Vlissingen, het MIK te Zeebrugge en het MRCC te Oostende.

Archeologische scheepswrakken zijn bijzonderheid in Westerschelde

De Walcheren was het admiraalsschip van Cornelis Evertsen de Jongste. Het verging in 1689 op de rede van Vlissingen. Door harde zuidzuidwesten wind raakte het aan lager wal, stootte hard op het Westerhoofd en 'korts daer op is ze ten aensien en schrik van duysende mensen voor de nieuwe haven derselver stad omgeslagen en gesonken'.

Onderwaterarcheoloog Arent Vos van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed vertelt over recente inzichten over de Walcheren en over een ander belangwekkend wrak bij Ritthem, uit de 16de eeuw. "Wrakken van deze leeftijd hebben normaliter de hevig eroderende werking van het Westerscheldewater niet overleefd. Daarom is het zo bijzonder dat deze twee oude wrakken er deels nog liggen. Archeologisch interessante scheepswrakken in de Westerschelde zijn een grote zeldzaamheid en daarom een schaars goed!"

• Beschermende laag

"Alleen als objecten onder een laag sediment zitten blijft er iets van over, of zoals bij het wrak Ritthem onder ballaststenen. Maar er dreigen altijd gevaren voor behoud van archeologische wrakresten.

Wrak Ritthem bijvoorbeeld ligt op een diepte van 22 m op de rand van een nog veel diepere stroomgeul. Het kan elk moment de afgrond instorten. De Walcheren is eind 17de eeuw met explosieven opgeruimd, maar er moet nog veel liggen van wat toen al diep in de bodem was weggezakt. Dit wrak ligt gelukkig bij stabiele dijken en er zijn op deze plek nooit diepe geulen ontstaan. De resten die zijn overgebleven liggen waarschijnlijk onder een dikke laag sediment die het beschermt tegen erosie."

• Onderzoek

De wrakken bij Vlissingen en Ritthem zouden ons veel kunnen leren over scheepsbouw in Zeeland in de 16de en 17de eeuw. "Dat is een belangrijke reden waarom we zo geïnteresseerd zijn in de Walcheren", zegt Vos. Doeke Roos en Arthur Scheijde van de Stichting Behoud Onderwaterschatten Zeeland hebben al veel onderzoek gedaan, vooral in de administratie van de Admiraliteit. In opdracht van Provincie Zeeland is ter plaatse ook al enkele keren gedoken. De duikers hebben oud metselwerk gevonden dat afkomstig zou kunnen zijn van de kombuis van de Walcheren. Vos hoopt op wrakhout zodat via jaarringonderzoek de leeftijd daarvan kan worden vastgesteld.

"Goed zicht op de scheepsconstructie zou helemaal mooi zijn, zodat we meer te weten komen over de bouwmethodes uit die tijd." Naast marineduikers waren Rijkswaterstaat, STIBOZ, de Walcherse Archeologische Dienst en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed betrokken.

• Informatie veilig stellen

De wrakken worden waarschijnlijk niet snel geborgen. Overheidsbeleid is om archeologische vondsten te bewaren op de plaats waar ze worden aangetroffen. Hieraan liggen zowel inhoudelijke als financiële redenen ten grondslag. Wrakken worden alleen geborgen als ze in de weg liggen voor de scheepvaart of bij werkzaamheden aan de vaarweg. Diverse (jongere) wrakken die wel een obstakel vormden, zijn geruimd door Rijkswaterstaat. Zowel voor het wrak van de Walcheren als het wrak bij Ritthem geldt dat ze zullen blijven liggen, waarbij vooral wrak Ritthem bedreigd is door de natuurlijke omstandigheden. Van de exacte ligging van de Walcheren zijn we nog niet zeker. "Daarom ben ik blij dat we nu onderzoek verrichten naar de Walcheren zodat we daarna zoveel mogelijk informatie veilig kunnen stellen" besluit Vos.



Een kanon uit omstreeks 1555, afkomstig uit het wrak bij Ritthem

Multidisciplinaire calamiteitenoefening 'De Kaloot'

Rijkswaterstaat Zeeland organiseerde vorig jaar een grootschalige oefening op de Westerschelde. Hoofddoel van de oefening was het multidisciplinair samenwerken tussen overheidsdiensten en private ondernemingen bij een grootschalig incident met ladingschepen op de Westerschelde. De oefening speelde zich af ter hoogte van het natuurgebied 'De Kaloot'.

De oefening kwam tot stand in nauwe samenwerking met de Veiligheidsregio Zeeland en de bergingsbedrijven Multtraship Terneuzen en URS Antwerpen. Daarnaast oefenden mee: Zeeland Seaports, Zeeland Refinery, de kerncentrale EPZ en de aannemers Hoondert, Martens Cleaning en André Borsch.

• Kop op kop

In het scenario vond een kop op kop aanvaring plaats tussen een seinvvoerend containerschip en een olietanker. De gevolgen waren groot: er waren gewonde en vermiste bemanningsleden, er ontstond een machinekamerbrand en er vond een grote uitstroom van olie plaats. Het containerschip verloor containers, dreigde door het afgaande tij aan de rand van het vaarwater aan de grond te komen en er ontstond een reële kans op plooiën van het schip. Er moest rekening gehouden worden met een zeeschip dat op dat moment beladen werd aan de buitensteiger van Zeeland Refinery en de koelwaterinname bij de kerncentrale. Voldoende ruimte om door te groeien naar een GRIP-4 situatie, de hoogst mogelijke alarmeringsfase.

Op vijf verschillende plaatsen waren teams ingericht om de calamiteit te bestrijden:

Ter plaatse opereerde vanaf het commandovaarttuig RWS-78 het **CommandoTeam te Water**, het COT-W. Dit team bestaat uit een Hoofdofficier van Dienst en Officieren van Dienst brandweerbzorg, KLPD, Rijkswaterstaat en informatiemanagement. Het team hield zich, samen met de verschillende monodisciplinaire bestrijdingsteams, bezig met de bronbestrijding van de calamiteit: een Search and Rescue actie, de brand- en oliebestrijding, het tot stand laten komen van contracten met bergers en het lokaliseren en kwalificeren van de verloren containers.

Op het Schelde Coördinatie Centrum had de **hoofdverkeersleider (GNA)** een grote rol in onder andere het proces van multidisciplinaire opschaling, het samen met de riviermeester in goede banen leiden van het scheepvaartverkeer en de verstrekking van scheeps- en ladinggegevens aan de verschillende teams.



Voor de oefening werden echte schepen ingezet

Bij de Veiligheidsregio nam in Middelburg het **Regionaal Operationeel Team (ROT)** zitting. Dit team, bestaande uit Algemeen Commandanten brandweer- en bevolkingszorg, politie, RWS, GHOR (Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio), defensie, informatiemanagement en communicatie, boog zich over dilemma's op tactisch en beleidsmatig niveau die betrekking hadden op het effectgebied van de calamiteit: het kwetsbare natuurgebied, de koelwaterinlaat van de kerncentrale en de vraag of Zeeland Seaports de schadeschepen wilde accepteren als 'port of refuge'.

Rondom het Regionaal Operationeel Team (ROT) waren de sectie **Waarschuwings- en VerkenningDienst (WVD)** en de sectie **Water- en Scheepvaartzorg** beschikbaar voor inhoudelijke vragen vanuit het ROT.

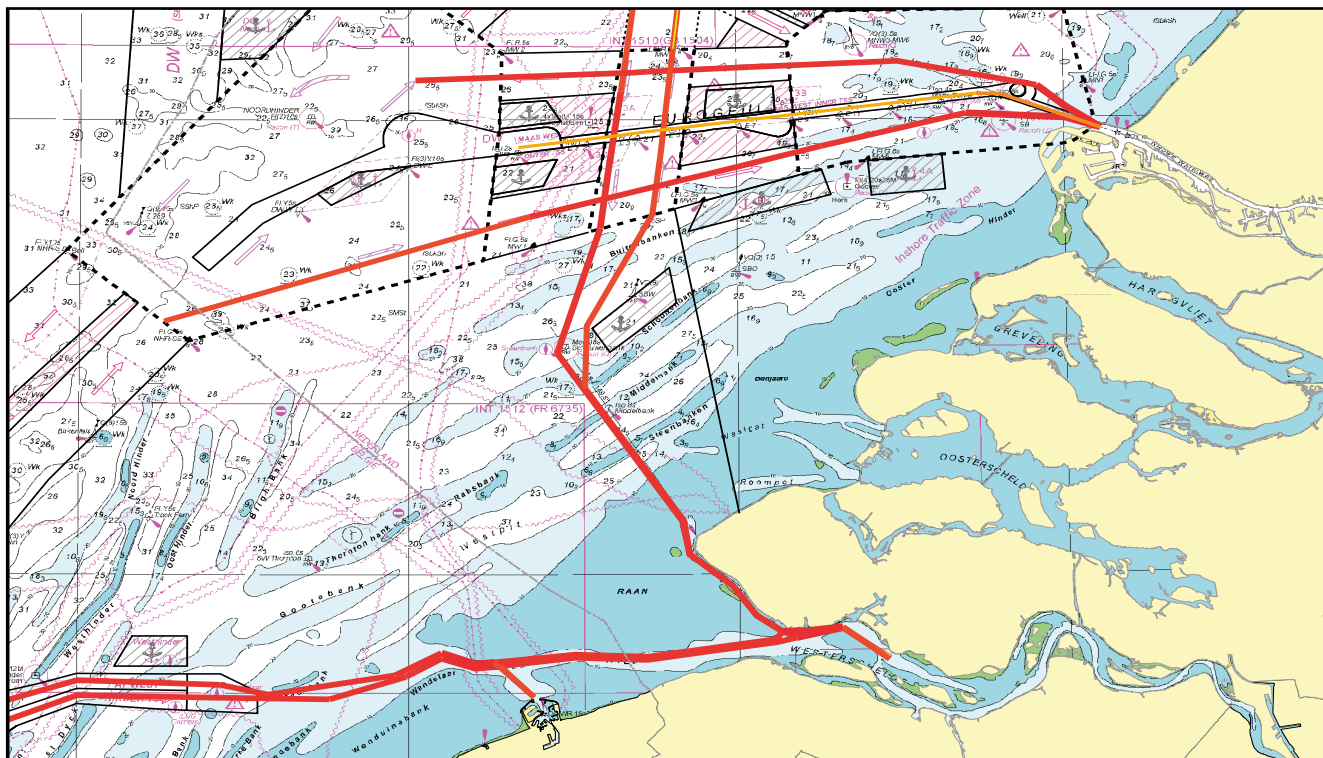
Tenslotte was er een **Calamiteitenteam van Rijkswaterstaat** bestaande uit een voorzitter, communicatieadviseur en informatiemanager. Dit team heeft eenzelfde rol als het ROT in de multidisciplinaire kolom maar dan voor de eigen processen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een beslissing tot het wel of niet toepassen van de Wrakkenwet.

• Voelbare spanning

De oefening werd als positief ervaren. Deelnemen aan workshops en "table top oefeningen" is één ding, een opgetuigde calamiteit die zoveel als mogelijk realtime gespeeld wordt op operationeel én tactisch niveau, is een andere ervaring. 'Het was net alsof het echt was, de spanning was voelbaar', was een veelgehoorde opmerking na afloop van de oefening.

Uiteraard kwamen uit de oefening verbeterpunten naar voren. De informatievoorziening vanuit de operationele teams naar de tactische teams en andersom, bleek niet altijd eenvoudig te zijn. Dit had te maken met een grote werken tijdsdruk en een niet altijd duidelijke rolverdeling. De verantwoordelijke organisaties gaan aan de slag met de aanscherping van de communicatielijnenprocedures en de inhoudsbeschrijving van de diverse rollen in de mono- en multidisciplinaire calamiteitenorganisaties.

Nieuwe scheepvaartroutring op de Noordzee



De Noordzee is een van de drukst bevaren zeeën ter wereld. Ook wordt de Noordzee steeds intensiever gebruikt voor, onder andere, het opwekken van windenergie (windmolenparken), visserij, olie- en gaswinning en zandwinning.

Per 1 augustus 2013 00.00 UTC (02.00 lokale tijd) verandert de rotestructuur voor de scheepvaart voor de Hollandse kust ingrijpend. De basis van de huidige scheepvaartwegen kwam in de jaren '60 tot stand. Sindsdien is het scheepvaartverkeer en het gebruik van de Noordzee voor andere doeleinden flink toegenomen. De aanpassing van de routes is nodig om de veiligheid van het scheepvaartverkeer te waarborgen, bereikbaarheid van de havens te verbeteren en de ruimte op de Noordzee efficiënter te gebruiken.

Tot 1 augustus blijven de oude routes van kracht. De nieuwe zeekaarten en ENC's worden half juni gepubliceerd en komen via de gebruikelijke kanalen te koop. Op dit kaartje wordt de verbinding van Scheldemonden en Rijnmond met de diverse verkeersscheidingsstelsels bij West Hinder en Maas West zichtbaar gemaakt. De scheepvaartroutes richting de Westerschelde en Rotterdam zijn hierbij aangegeven. De kruising met de Eurogeul wordt veiliger. Het ankergebied Schouwenbank is vergroot om aan de behoefte aan ankerruimte tegemoet te komen. De loodsposten voor de Westerschelde zijn op dezelfde plaats gebleven.

Kijk voor meer informatie over de aanpassing van routes voor de Hollandse kust op www.rijkswaterstaat.nl/nieuwescheepvaartroutes.

Colofon

Uitgave

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust &
Rijkswaterstaat Zee en Delta

Oplage

3800 exemplaren

Redactie

Eva Descamps, Ben Sinke, Antoine Vuylsteke,
Lievens Communicatie

Realisatie en eindredactie

Ben Sinke (Rijkswaterstaat Zeeland), tel. 0031 (0) 118 62 24 83
Antoine Vuylsteke (Agentschap voor Maritieme Dienstver-
lening en Kust), tel. 0032 (0)3 222 40 02

Beeld

Druk

Grafisch Bedrijf Goes

Voor extra exemplaren of een abonnement neemt u contact op met Lievens Communicatie
0031 (0) 118 65 51 00 of info@lievenscommunicatie.nl.

Meer informatie over het Gemeenschappelijk Nautisch
Beheer van de Westerschelde vindt u op
www.vts-scheldt.net.